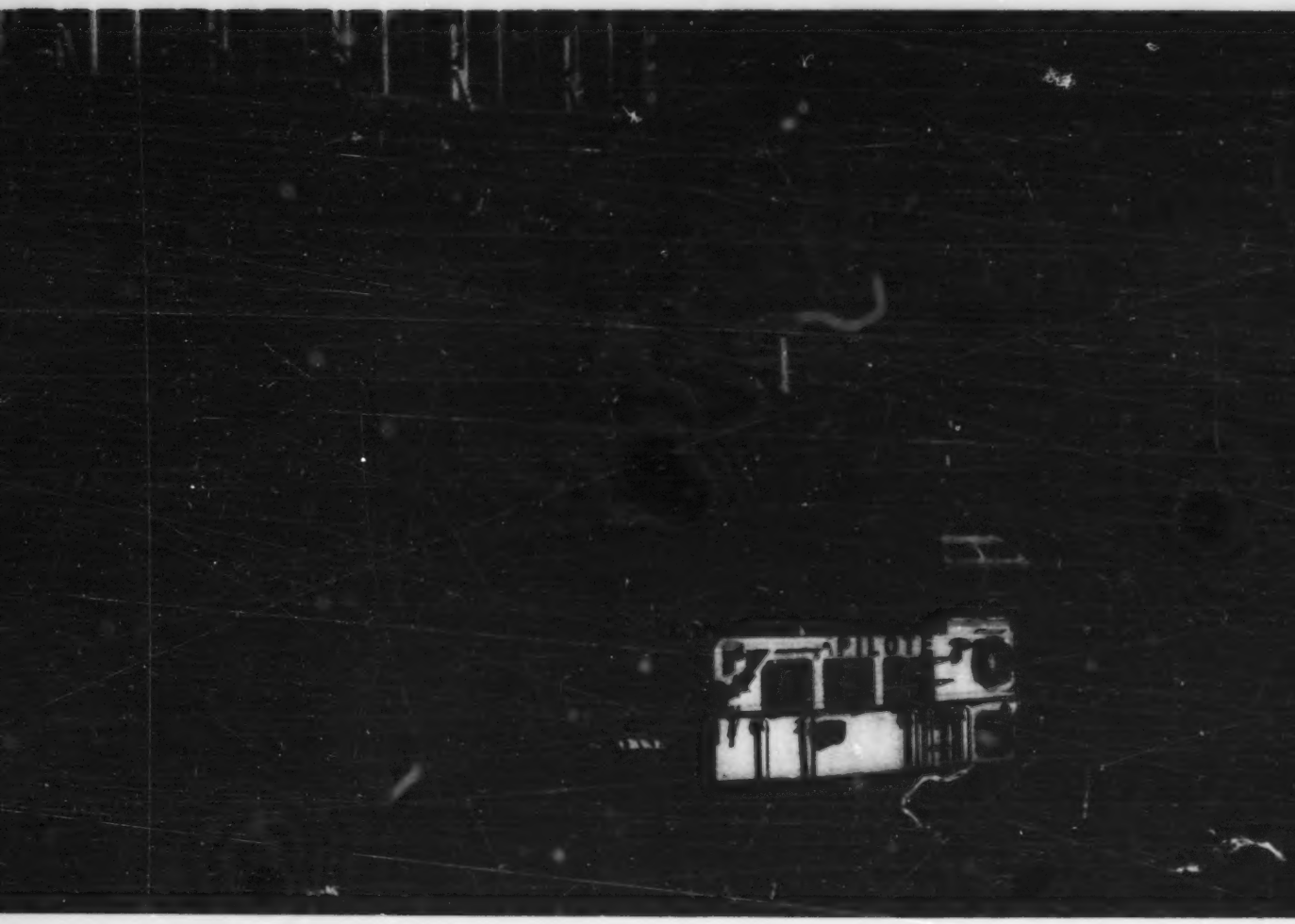
Laurentian Pilotage Authority



Canada

Cover photo:

Reproduction of a photograph taken in 1999 illustrating the boarding of a pilot on board a ship up bound on the St.Lawrence River close to the pilot station located at Les Escoumins, Quebec.

Head Office :
715, Victoria Square
6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2000
ISBN 0-662-65540-0

The present publication is printed in Canada on recycled paper.

TABLE OF CONTENTS

2. **Message from the Chairman**

4. **Mission and Annual Review**

7. **Strategic Orientation**

10. **Economic Conditions**

12. **Outlook for 2001**

14. **Economic Retrospective**

16. **Comparison and Statistics**

17. **Marine Occurrence Statistics**

18. **The Authority**

19. **Directors and Officers**

20. **Financial Section**

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

The Honourable David M. Collenette
P.C., M.P.
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A ON7

Dear Minister:

In accordance with Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2000.

RESULTS: The number of assignments in 2000 totalled 20,713, as compared to 21,654 in 1999, a decrease of 4.3% in the Laurentian Region. The average number of assignments over the last five years, i.e., from 1996 through 2000, was 21,334.

The Authority continued to keep its administrative and operating expenses as low as possible in 2000. The Authority's revenues totalled $41,347,037, a decrease of $341,681, resulting in a net loss of $369,778, as compared to a net profit of $475,732 in 1999, a year-to-year difference of $845,510. The difference between the two years is largely attributable to an increase in fees, salaries and benefits paid to the pilot groups, an increase that was not fully offset by a higher tariff rate.

TARIFFS: After conducting the first tariff review since 1985, the Authority published on September 16, 2000 in the Canada Gazette, Part I, a complete revision of its tariffs, which included a 4.2% increase in 2001 and a 4.1% increase in 2002. Despite the urgent need to have the tariff adopted, an order-in-council could not be obtained within the timeframe prescribed by law as a result of the elections. Further to the publication of the revised tariffs, four parties filed objections to the requested increases, but without criticizing the tariff reform. Moreover, five parties filed calls for participation. The Canadian Transportation Agency hearings were held in early January 2001.

REGULATIONS: Further to the departmental report which incorporated the recommendations of the Canadian Transportation Agency on outstanding pilotage issues, the changes to the Laurentian Pilotage Authority's regulations, which were prepared by a Board committee and adopted by the Board of Directors on March 2, 2000, were sent to Ottawa for publication in the Canada Gazette, Part I. Despite the repeated efforts of the Authority, the proposal has not yet been published in the Gazette.

Y2K TRANSITION: The Authority closely monitored computer systems and software to ensure that there were no major problems affecting service quality. The transition went smoothly, and there were no resulting delays.

IMPLEMENTATION OF A NEW COMPUTER SYSTEM: Every possible effort was made to ensure that the transition to our new computer system would cause minimal delays and costs. The system was delivered late and we experienced problems in using it, which made it difficult for us to maintain the levels of quality and efficiency to which our clients were accustomed.

Although the data produced were of good quality, it was difficult to corroborate them and thus ensure their reliability. We had to adapt our work methods in order to overcome the shortcomings of the new system.

CONTRACTS

The Charlevoix pilot boat was placed in dry dock in 2000 for its four-year hull inspection at a cost of $150,993, pursuant to a contract signed with *Industries Océan* in Isle aux Coudres on June 29.

On October 6, the Board of Directors authorized a temporary charter-party contract with *Industries Océan inc.* to lease a new spare pilot boat at Les Escoumins, commencing in spring 2001. The shipyard is building the boat at a cost of $2,950,000. The contract included an initial period ending on June 1, 2001, when government authorizations would allow the Authority to exercise various options, such as capital lease, purchase, etc. The lease was based on the depreciation cost of the boat over 14 years. The contract was, however, cancelled on December 13 because Scotiabank became the owner of the boat, and an identical charter-party contract was signed with Scotiabank. For the purposes of determining the total cost of the lease, the depreciation cost used was $3,050,000, which covers the cost of building the boat and the architect fees, as well as the legal expenses incurred by the bank.

DISCIPLINARY MEASURE: A District 1 pilot, who had received a number of prior reprimands and suspensions as a result of his behaviour and negligence in carrying out his work, had his licence suspended for six months and two weeks. He will be required to present a medical certificate certifying that he is fit to resume his duties as pilot before returning to work.

THANKS: I would like to thank all employees for their hard work in adapting to our new computer system, the pilots for their professionalism, the government and private agencies who continue to support us in fulfilling our mission and the Board of Directors for their support and hard work on the Board committees.

Yours sincerely,

Jean-Claude Michaud, Cert. Admin.
Chairman

Montreal, Quebec
February 16, 2001

-1

MISSION AND ANNUAL REVIEW

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St. Lawrence River between Les Escoumins and the north gate of the St. Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates establishment of mandatory pilotage districts, exemptions from mandatory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases must be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

In order to fulfil its mandate, the Authority has established three mandatory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City, and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal, and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots who are employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year. The Authority contracts out services at the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

The pilot assignment system operates 24 hours a day, seven days a week. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a computerized system.

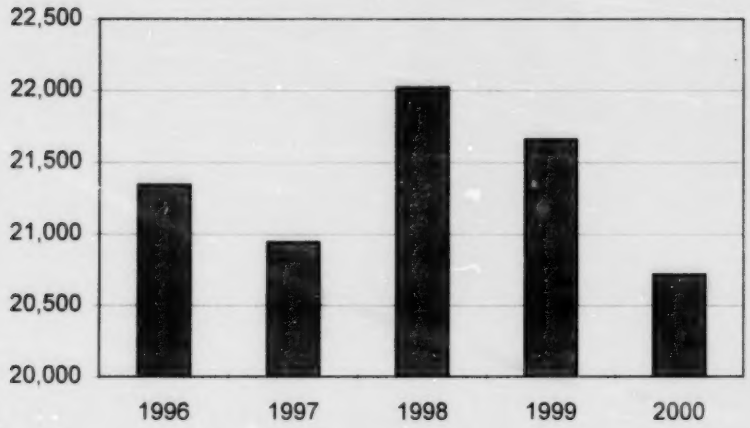
The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St. Lawrence Seaway Authority, which operates the St. Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services; the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

The Authority has its head office in Montreal. The Board consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The Chairman of the Board is also the Chairman and Chief Executive Officer of the Authority. The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority and number 53. There are approximately 189 contract pilots; their numbers vary, depending on the needs of marine traffic. Each year, the Authority receives between 30 and 50 applications for pilot positions. The Authority rates applicants according to experience and personal qualifications, and then generates an annual recruiting list. All candidates are graduates of the *Institut maritime du Québec* in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and ship size and draft.

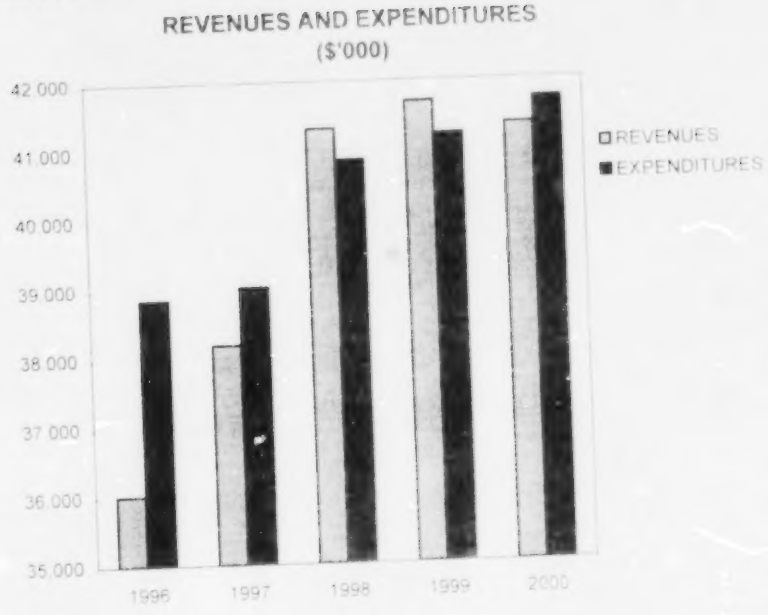
NUMBER OF ASSIGNMENTS



The number of ships navigating the St. Lawrence River directly affects the number of pilot assignments. Ship size and drafts differ from year to year.

Revenues and expenses related to the pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive, as we have reduced the cumulative deficit since 1998.

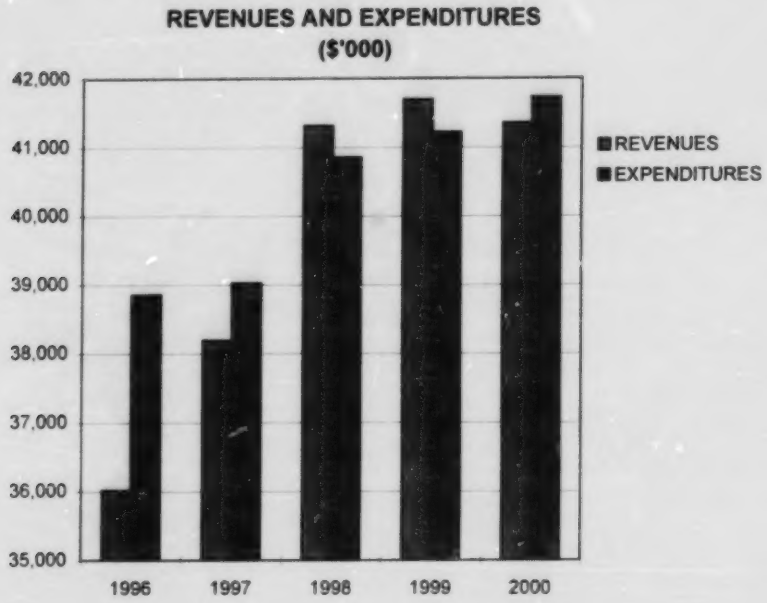
Until 1995, the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations, but in 1996 Transport Canada put an end to this practice. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage Act and prohibited the Authority from resorting to parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations.

CASH FLOW DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	**LOANS AS AT DECEMBER 31, 2000**
1996	**$844,935**
1997	**$30,223**
BALANCE	**$875,158**

The financial results for 1998 through 2000, combined with tight cash flow control, have enabled the Authority to finance operations without borrowing money and to pay down the bank loans.

The loan balance on December 31, 2000 will be repaid in instalments until 2002.

FINANCING



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive, as we have reduced the cumulative deficit since 1998.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations, but in 1996 Transport Canada put an end to this practice. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage Act and prohibited the Authority from resorting to parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations.

CASH FLOW DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	LOANS AS AT DECEMBER 31, 2000
1996 1997	$946,935 $30,223
BALANCE	$976,158

The financial results for 1998 through 2000, combined with tight cash flow control, have enabled the Authority to finance operations without borrowing money and to pay down the bank loans.

The loan balance on December 31, 2000 will be repaid in instalments until 2002.

STRATEGIC ORIENTATION
2000

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
Achieve Financial Self-Sufficiency	
- Increase revenues	- The implementation and user acceptance of the tariff regulations published in 1997 yielded a rate increase of 3% as of February 24, 2000. - Further to the efforts of the working committee set up to review the tariff with a view to simplifying it and bringing it into line with current pilotage operating conditions, new tariff regulations were published in 2000 which included increases of 4.2% and 4.1% respectively in 2001 and 2002. Some users have filed objections to the new tariff regulations with the Canadian Transportation Agency. - Bill C-9 has not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency, as the Government of Canada is unable to implement new tariffs 30 days after publication, as provided by law. The tariff for 2001 only took effect on February 15, 2001, even though it was published on September 16, 2000.
- Achieve effective cost-management	- Debt servicing costs have decreased, as the loans have been paid down. - In the wake of the labour contract negotiations with certain groups of pilots in 1999, some expenditures have been postponed until 2002, when the Authority expects to enjoy an improved financial position.
- Upgrade management, administrative and operating methods	- ISO 9002-1994 certification has been maintained and information was obtained on the new ISO 9002-2000 standard. - We did not experience any Y2K transition problems with the old assignment, billing and remuneration system. The system was subsequently abandoned in June 2000, and a new system is now used. New work methods are currently being evaluated.

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
Maximize Efficiency of the Pilotage System	
- Minimize the number of incidents	- 99.87% of assignments in 2000 were incident free.
	- Continuing education for pilots was maintained.
	- Incidents are investigated and reports are submitted to management for review.
- Offer the best pilotage service and meet user needs	- Review and renewal of assignment and billing computer systems continued in 2000.
	- Consultations and numerous exchanges took place with users about the quality and efficiency of services and information provided.
	- Add, remove and amend certain pilot operating rules to improve service.
- Replace fixed assets	- Major repairs were made to the pilotage station in Les Escoumins.
	- The Charlevoix pilot boat was inspected in dry dock and the required repairs were made. A lease was negotiated for a spare pilot boat. Construction of the new boat began in 2000, and delivery is expected in spring 2001.
- ISO 9002 certification	- Certification for the Montreal Region was renewed in 2000.
Review the Current System for Issuing Pilotage Certificates	
- Update Authority regulations	- Further to the work of the regulatory review committee, the revised regulations were sent to Ottawa for publication.
- Assess the pilotage certificate program	- A training program has been developed; the program will be implemented upon adoption of the regulations.

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
Follow Transport Canada Recommendations on Reviewing Certain Aspects of Pilotage	
- Adopt a risk-based method	- The Authority participated in the Transport Canada work group mandated to develop a risk-based method. - Training was received on implementing the method.
- Develop a structured complaint-handling method	- The ISO 9002 procedure implemented in 1999 allowed efficient handling of complaints.
- Develop a pilot competence and service quality evaluation system	- In 2000, the Authority updated the register of training received by pilots. - Discussions were held with the pilot corporations, and an evaluation method should be implemented in 2001.
- Review activities to increase efficiency and reduce costs	- Service levels were maintained by replacing a pilot at the Port of Montreal. A cost/benefit analysis will be conducted to determine whether a ninth pilot should be hired. - Users are no longer required to use a docking pilot.
- Report on the implementation of finance, operations and planning consultations	- An internal work group was set up to review the tariff regulations. The work group met with marine industry representatives to explain the tariff changes. Budgets were presented, and the Laurentian Pilotage Authority's financial situation was discussed. - Presentations were also given on the replacement of the spare pilot boat at Les Escoumins. The impact on service levels and costs was explained.
- Develop a system for and provide details on the publication of marine occurence information	- A new information table is being developed and will be used in 2001.

ECONOMIC CONDITIONS

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Pursuant to the Pilotage Act, ships meeting certain specifications which navigate the St. Lawrence River between Les Escoumins and St. Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide services in this region. Many elements of the monopolistic market create operating and management methods that differ from what one would find in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition and then decides what kind of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is obligated, by law, to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred as a result of the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's revenues. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. Pilots working in a given district are, by law, either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group, and because the law precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations that are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts account for approximately 80% of the Authority's total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		2000	%
1st	quarter	3,913	18.9%
2nd	quarter	5,094	24.6%
3rd	quarter	5,622	27.1%
4th	quarter	6,084	29.4%

As certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions

  Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

- The value of the Canadian dollar

  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates

  These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transport modes

  Transport costs and speed are key factors for marine operators and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States

  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St. Lawrence corridor.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

As certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions

  Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

- The value of the Canadian dollar

  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates

  These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transport modes

  Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States

  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St. Lawrence corridor.

OUTLOOK FOR 2001

2001 will certainly be a year of pilotage review and analysis, as a number of the recommendations made by Transport Canada must be implemented in 2001. Financial self-sufficiency remains a constant challenge and concern.

COMPUTER SYSTEM

Over the course of 2000, a new pilotage assignment and service billing computer system was implemented. Delays in delivery of the system and the numerous problems encountered in using it will require us to make improvements in 2001, in order to restore the level of service provided by the Authority.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2001 with a slight profit. We must, however, remain vigilant, as debt servicing and capital outlays will cause the Authority to end 2001 with a cash shortage that will have to be covered by a bank loan.

The 4.2% tariff increase scheduled for January 1, 2001 was only implemented on February 15, 2001. The delay resulted from the slowdown in government operations during the election period. Lost revenues of about $135,000 will therefore be incurred in 2001 as a result of the delay.

Although the 4.2% increase has been implemented, objections have been filed with the Canadian Transportation Agency. The Agency will be issuing its recommendations on March 2, 2001. In the event the Agency refuses the requested increase, the Authority will have to reimburse clients. The decision could result in the Authority being unable to fulfil its mandate of financial self-sufficiency.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to preserve achievements to date and do even better.

Two labour agreements will expire in 2001. The agreement with staff pilots working in the Port of Montreal will expire on December 31, 2001, while the agreement with dispatchers, office employees and sailors will expire on June 30, 2001. Negotiations will therefore be conducted in 2001 to renew these agreements.

The Authority has signed an agreement with Scotiabank to lease a pilot boat to be used as a spare at the Les Escoumins pilotage station. The boat will be delivered in spring 2001. Government authorization was requested in the corporate plan to convert the lease agreement into a capital lease or purchase agreement.

INTERNET

INTERNET	apl@apl.gc.ca
	The Authority can be reached by Internet so as to provide its clients with the best possible service. We plan to develop a Web site that will provide information for marine operators and the general public.

ECONOMIC RETROSPECTIVE

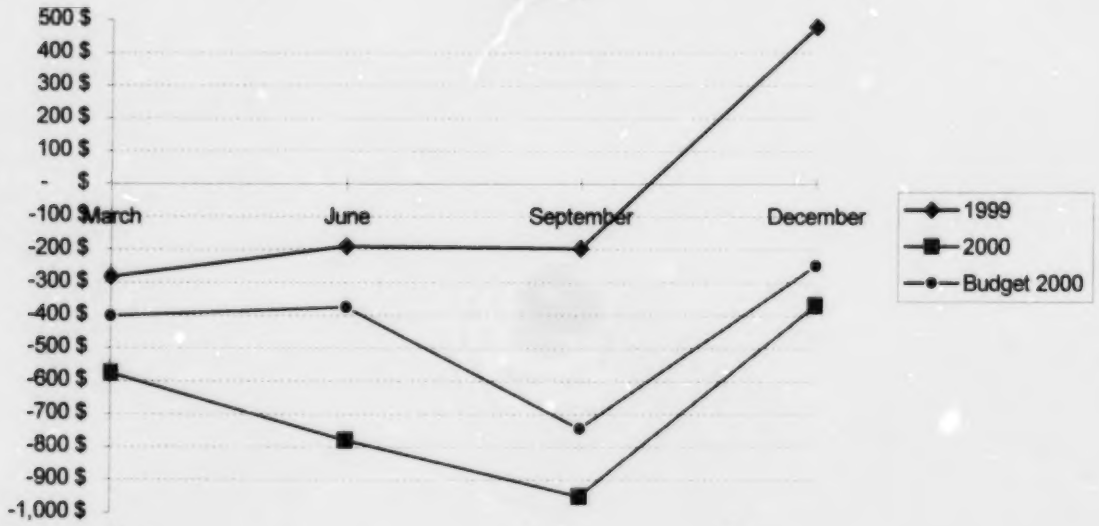
The purpose of this analysis is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, explain year-to-year variations and relate figures to the budgets allocated for 2000.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 2000, the Authority posted a net loss of $369,778, compared with a net profit of $475,732 in 1999, a difference of $845,510. The 2000 budget had forecast a net loss of $250,000. Efforts were made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The 2000 results did not enable the Authority to maintain financial self-sufficiency.

The balance of bank loans was reduced using the funds generated by the Corporation's operations.

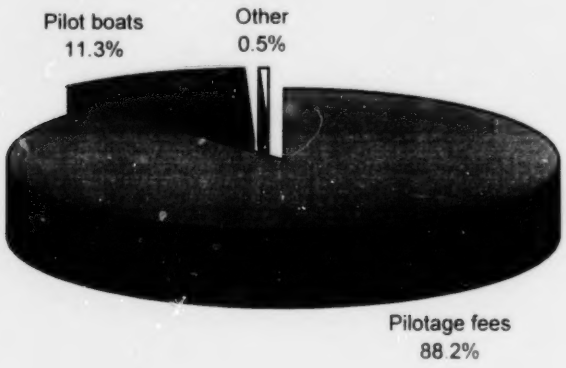
Comparative table of results as at December 31, 2000
($000)



REVENUES

Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff incorporating a 3.0% increase came into effect on February 24, 2000. Marine traffic decreased by 4.35% in 2000 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 1999. These factors as a whole decreased revenues by $341,681.

2000 REVENUES



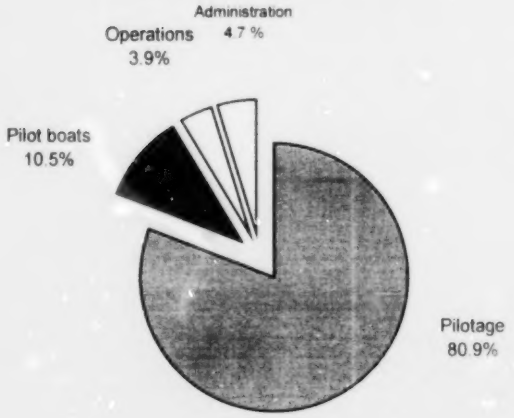
Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fee increases. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority using its pilot boats, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of pilot fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume, as well as by ship dimensions and drafts.

Overhead costs have increased, reflecting increases in payroll and amortization of the new computer system.

2000 EXPENDITURES



COMPARISON AND STATISTICS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31

(in thousands of dollars)

	2000	1999	1998	1997	1996
Revenues					
Pilotage charges	**36,479**	36,814	36,298	33,654	31,586
Pilot boats	**4,675**	4,833	4,932	4,442	4,356
Others	**193**	42	81	89	77
TOTAL	**$ 41,347**	$ 41,689	$ 41,311	$ 38,185	$ 36,019
Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	**33,741**	33,566	33,086	31,946	31,958
Operating costs of pilot boats	**4,392**	4,285	4,479	4,081	4,034
Operation and administration	**3,584**	3,362	3,282	2,992	2,855
TOTAL	**$ 41,717**	$ 41,213	$ 40,847	$ 39,019	$ 38,847
Net income (loss)	**$ (370)**	$ 476	$ 464	$ (834)	$ (2,828)
Working Capital	**$ (3,761)**	$ (1,212)	$ (664)	$ (918)	$ (2,043)
Number of Employees					
Officers	**3**	3	3	3	3
Administration	**12**	12	10	10	10
Dispatching	**18**	17	17	16	16
Boat crew	**12**	12	12	12	12
Employee pilots	**8**	8	8	8	8
Contract pilots (active licences - person years)	**173**	176	174	167	165
Statistics					
Number of assignments	**20,713**	21,654	22,018	20,941	21,342
Number of marine occurrences	**26**	22	29	26	23
Holder of marine pilotage certificates	**7**	7	6	5	4

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage

MARINE OCCURRENCE STATISTICS

OCCURENCE	2000		1999
Touch bottom	2		0
Collision with port equipment	4		3
Collision with wharf	8		8
Collision with ship	4		3
Collision with embankment	2		0
Collision with buoy	1		0
Collision with ice	0		1
Stranding	5		7
Total	**26**		**22**

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St. Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

1) establishment of compulsory pilotage areas;

2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;

3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;

4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Jean-Claude Michaud
Chairman and Chief Executive Officer

Jean Bouchard, Pilot
Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

Anne Carrier
President
Anne Carrier Architectes

Gilles Denis*, Pilot
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Captain Rosaire Desgagnés
Director of Shipping
Groupe Desgagnés inc.

Clément Gaudreau*
Lieutenant Colonel (Ret.)

Michael Briggs Milner*
Former Vice-President
Robert Reford inc. (Ret.)

* Audit Committee members

Corporate Secretariat
Guy P. Major, LL.L

Officers

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with canadian generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.

Jean-Claude Michaud
Chairman

Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 16, 2001

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2000 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 16, 2001

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 2000

	2000	1999
Assets		
Current		
Cash	–	94,908
Accounts receivable	7,420,618	6,409,174
	$ 7,420,618	$ 6,504,082
Capital assets (Notes 4 and 5)	3,005,628	3,331,660
	$ 10,426,246	$ 9,835,742
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	895,316	–
Current portion of bank loans (Note 5)	2,532,944	981,114
Accounts payable	7,753,074	6,725,292
	$ 11,181,334	$ 7,706,406
Long term		
Provision for employee termination benefits	841,222	822,924
Bank loans (Note 5)	291,657	2,824,601
	1,132,879	3,647,525
	$ 12,314,213	$ 11,353,931
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Deficit	(4,367,121)	(3,997,343)
	(1,887,967)	(1,518,189)
	$ 10,426,246	$ 9,835,742

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member
MICHAEL B. MILNER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit
for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Revenues		
Pilotage charges	**41,153,631**	41,647,204
Interest and other revenues	**193,406**	41,514
	$ 41,347,037	$ 41,688,718
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	**33,741,018**	33,565,936
Operating costs of pilot boats (Note 5)	**4,391,844**	4,284,645
Staff salaries and benefits	**2,134,108**	1,947,760
Professional and special services	**486,922**	616,713
Rentals	**213,731**	204,532
Financing costs	**126,412**	155,347
Transportation, travel and hospitality	**94,594**	70,986
Utilities, material and supplies	**87,216**	115,035
Communications	**81,383**	88,241
Maintenance	**54,118**	35,861
Other	**305,469**	127,930
	$ 41,716,815	$ 41,212,986
Net income (loss) for the year	**$ (369,778)**	$ 475,732
Deficit, beginning of the year	**(3,997,343)**	(4,473,075)
Deficit, end of the year	**$ (4,367,121)**	$ (3,997,343)

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Operating activities		
Net income (loss) for the year	**(369,778)**	475,732
Non-cash items:		
Amortization	**459,255**	290,060
Increase in the provision for employee termination benefits	**18,298**	67,784
	$ 107,775	$ 833,576
Increase in accounts receivable	**(1,011,444)**	(685,960)
Increase in accounts payable	**1,027,782**	659,343
	$ 124,113	$ 806,959
Investing activities		
Additions to capital assets	**$ (133,223)**	$ (390,546)
Financing activities		
Repayment on bank loans	**(981,114)**	(921,183)
	$ (981,114)	$ (921,183)
Cash		
Decrease for the year	**(990,224)**	(504,770)
Balance, beginning of the year	**94,908**	599,678
Balance, end of the year	**$ (895,316)**	$ 94,908
Supplemental information		
Interest paid	**$ 263,722**	**$ 300,588**

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2000

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act assented to on June 11, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years and 20 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 years and 5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Both employees and the Authority contribute to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement. The Authority's current years pension expense is $259,063 ($142,588 in 1999). The employee contribution is $138,826 ($137,339 in 1999).

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee future benefits

The Authority is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees rendered services to the Authority. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2000, the fair value of the bank loans is estimated at $2,845,233 ($3,799,081 on December 31, 1999) while the book value is $2,824,601 ($3,805,715 on December 31, 1999). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

4. Capital assets

	2000			1999		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	**9,300**	**--**	**9,300**	9,300	--	9,300
Buildings	**128,284**	**43,677**	**84,607**	66,386	37,725	28,661
Pilot boats	**2,927,980**	**1,328,742**	**1,599,238**	3,758,313	1,998,007	1,760,306
Furniture and fixtures	**155,682**	**124,602**	**31,080**	151,397	119,519	31,878
Communications equipment	**109,201**	**77,355**	**31,846**	93,274	42,901	50,373
Computer equipment	**908,445**	**308,273**	**600,172**	866,284	137,615	728,669
Boarding facilities	**303,344**	**237,156**	**66,188**	303,344	228,868	74,476
Wharf improvements	**1,090,318**	**507,121**	**583,197**	1,090,318	442,321	647,997
	$ 5,632,554	**$ 2,626,926**	**$ 3,005,628**	$ 6,338,616	$ 3,006,956	$ 3,331,660

Amortization for the year is $ 459,255 ($ 290,060 in 1999).

5. Bank Loans

		2000	1999
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2001 and bears interest at a rate of 7.23%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 15 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of $ 1,599,117.		**1,949,443**	2,064,028
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.		**844,935**	1,360,066
Loan to finance the cash deficit of the year 1997 matures in 2001 and bears interest at a rate of 5.9%.		**30,223**	381,621
		$ 2,824,601	$ 3,805,715
Less: current portion		**2,532,944**	981,114
		$ 291,657	$ 2,824,601
As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:	2000	--	981,114
	2001	**2,532,944**	2,532,944
	2002	**291,657**	291,657
		$ 2,824,601	$ 3,805,715

Interest expense in the amount of $145,696 ($153,999 in 1999) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

For one of these claims, one provider of the pilotage services contested the application of the pilotage regulations with respect to double pilotage for certain types of ships. The claim for pilot fees over the last three years is in the order of one million dollars. The Authority has not accounted for neither the pilot fees as an expense, nor as related revenues the pilot charges which could possibly be recovered from the clients. The final outcome of this claim cannot be determined at this time.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

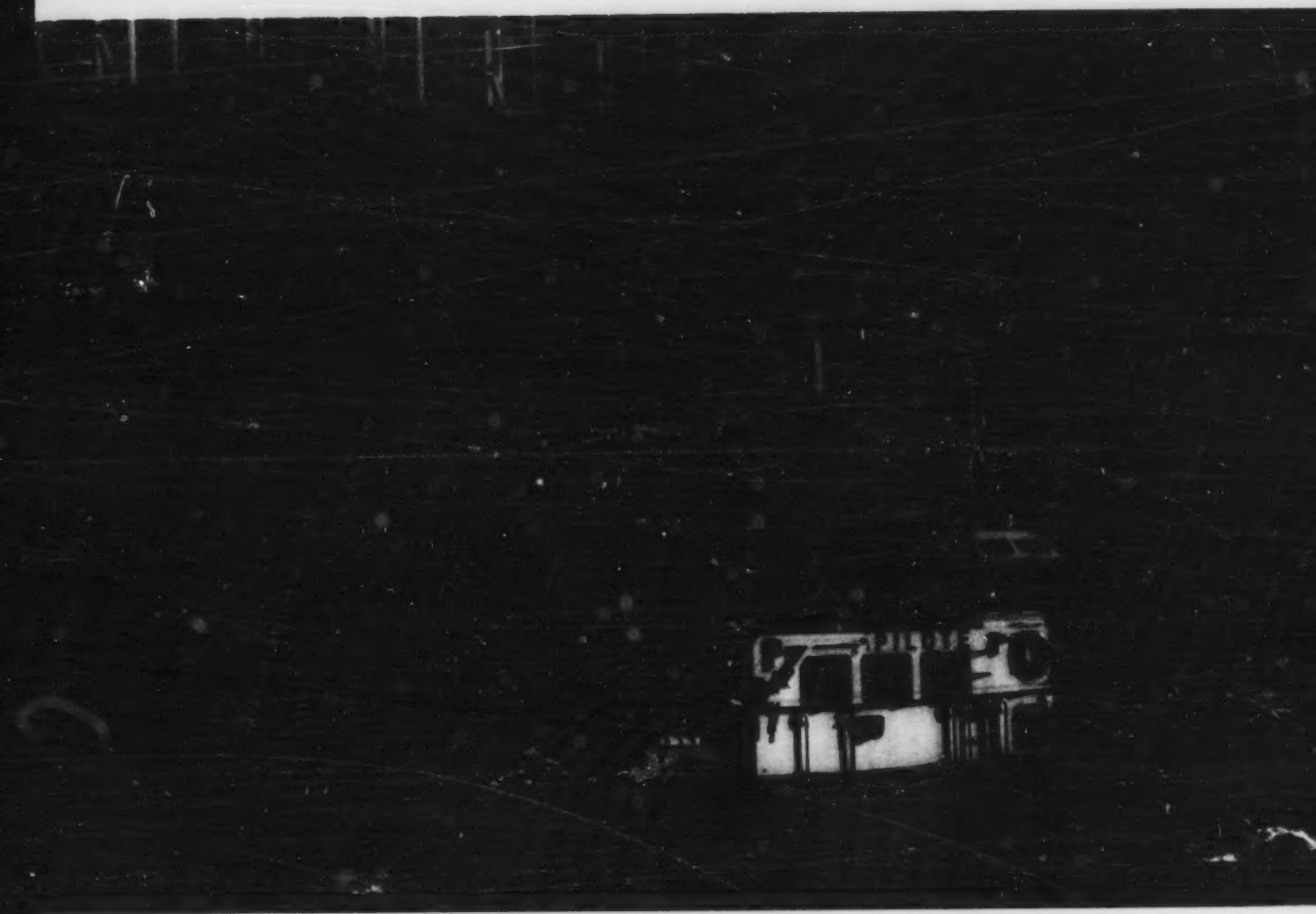
2001	185,251
2002	185,251
2003	185,251
2004	30,875
	$586,628

During the year, the Authority has signed a contract for the lease of a pilot boat that is presently being built, with delivery expected in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term and begins upon delivery. Monthly payments will be established at time of delivery of the pilot boat, based on the cost of construction estimated to be approximately three million dollars and market interest rates at the time of delivery. The contract also provides that the Authority can renegotiate the contract on or before June 1st 2001 and, thereby, exercise different options, such as operating lease, capital lease or purchase of the pilot boat.

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

Administration de pilotage des Laurentides



Canada

Rapport annuel 2000

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo prise en 1999 illustrant l'embarquement d'un pilote à bord d'un navire se dirigeant vers Montréal, naviguant sur le fleuve St-Laurent près de la station de pilotage située à Les Escoumins (Québec).

Siège social :
715, square Victoria
6e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2000
ISBN 0-662-65540-0

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.

TABLE DES MATIÈRES

2. **Message du président**

4. **Mission et revue de l'année**

7. **Orientation stratégique**

11. **Environnement économique**

13. **Perspective 2001**

15. **Rétrospective économique**

17. **État comparatif et statistiques**

18. **Statistiques sur les évènements maritimes**

19. **L'Administration**

20. **Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction**

21. **Section financière**

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David M. Collenette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A ON7

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2000.

RÉSULTAT : Le nombre d'affectations pour l'année 2000 a atteint 20 713 comparativement à 21 654 pour l'année 1999, soit une diminution de 4,3 % dans la région des Laurentides. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1996 à 2000, a été de 21 334.

En 2000, l'Administration a continué à maintenir ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 41 347 037 $, soit une diminution de 341 681 $ résultant en une perte nette de 369 778 $ comparativement à un profit net de 475 732 $ en 1999, un revirement de 845 510 $ attribuable en grande partie à une augmentation au chapitre des honoraires, salaires et avantages versés aux groupes de pilotes, augmentation qui n'a pas été compensée pleinement par un taux accru de la tarification.

TARIFICATION : Après avoir effectué la première révision tarifaire depuis 1985, l'Administration a publié dans la Gazette du Canada Partie I, le 16 septembre 2000, la révision complète de ses tarifs accompagnés d'une augmentation de 4,2 % pour l'année 2001 et de 4,1 % pour l'année 2002. Malgré l'urgence à faire adopter le tarif, en raison des élections, un décret ne put être obtenu dans les délais prescrits par la loi. À la suite de cette publication, quatre parties ont déposé des Avis d'opposition aux augmentations sollicitées, mais sans critiquer la réforme tarifaire. De plus, cinq intervenants ont déposé une demande de participation. D'autre part, les auditions de l'Office des transports du Canada ont eu lieu au début de janvier 2001.

RÉGLEMENTATION : Suite au rapport ministériel incorporant les recommandations de l'Office des transports du Canada concernant les questions de pilotage demeurées en suspens, les modifications aux règlements de l'Administration de pilotage des Laurentides préparées par un comité du conseil et adoptées par le conseil d'administration le 2 mars 2000 ont été transmises à Ottawa pour publication dans la Gazette du Canada Partie I. Malgré les rappels et insistances de l'Administration, la proposition n'a pas, à ce jour, été publiée dans la Gazette.

PASSAGE À L'AN 2000 : L'Administration a suivi de près l'état des systèmes informatiques ainsi que des logiciels utilisés afin de s'assurer qu'aucun problème majeur n'affectait la qualité du service rendu. Le passage s'est très bien effectué et aucun retard n'a été encouru suite au passage.

IMPLANTATION D'UN NOUVEAU SYSTÈME INFORMATIQUE : Tous les efforts ont été faits afin que la transition d'un système informatique à l'autre se fasse en minimisant les retards et les coûts.

En raison de la livraison tardive du système et des problèmes encourus avec l'utilisation de ce dernier, il a été difficile de maintenir le standard de qualité et d'efficacité auquel les clients étaient habitués.

Bien que les données produites sont d'une bonne qualité, il a été difficile de corroborer ces données et de s'assurer de leur fiabilité. Les méthodes de travail ont dû être adaptées afin de palier aux lacunes du nouveau système.

CONTRATS

Au cours de cette année, le bateau-pilote « Charlevoix » dut être mis en cale sèche pour fin d'inspection quadriennalle de la coque suivant un contrat intervenu avec Industries Océan de l'Isle-aux-Coudres le 29 juin, le tout pour la somme de 150 993 $.

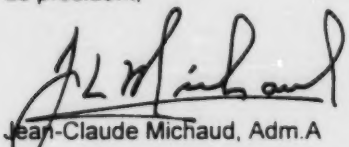
Les membres du conseil d'administration ont autorisé le 6 octore dernier un contrat temporaire de charte-partie avec Industries Océan inc. pour la location, à compter du printemps 2001, d'un nouveau bateau-pilote de relève à Les Escoumins, construit au coût de 2 950 000 $ par le chantier naval du même nom. Le contrat prévoyait une période initiale qui se limite au 1er juin 2001, date à laquelle l'Administration sera en mesure d'exercer diverses options en raison des autorisations gouvernementales, telles location-achat ou achat-hypothèque. La location est basée sur le coût d'amortissement du bateau sur quatorze ans. Toutefois, le 13 décembre, le contrat a été annulé puisque la Banque Scotia devint propriétaire du bateau et une charte-partie identique à la première fut conclue avec la Banque. Il est à noter qu'aux fins du montant total de location, l'amortissement sera en fonction d'une somme de 3 050 000 $ couvrant le coût de construction mentionné ci-haut, plus les frais d'architecte et des frais juridiques encourus par la Banque.

MESURE DISCIPLINAIRE : Un pilote de la circonscription no 1 qui a été sujet à quelques reprises à des réprimandes et des suspensions antérieures en raison de son comportement et des négligences dans l'exercice de ses fonctions, s'est vu attribué une suspension de son brevet pour une période de six mois et quinze jours, jusqu'à la remise d'un certificat médical attestant qu'il est apte à exercer les fonctions de pilote.

REMERCIEMENTS : Je remercie tous les employés de leurs efforts acharnés à s'adapter à notre nouveau système informatique, les pilotes de leur professionnalisme, les agences gouvernementales et privées qui nous supportent dans l'exécution de notre mission et les membres du conseil d'administration pour leur appui et travail ardu dans les comités de travail du conseil.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,



Jean-Claude Michaud, Adm.A

Montréal (Québec)
Le 16 février 2001

MISSION ET REVUE DE L'ANNÉE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

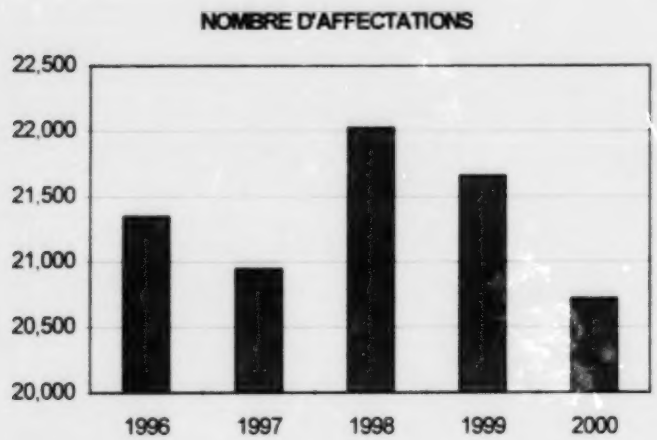
Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour et sept jours par semaine. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatisé.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration. Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permaments de l'Administration et sont au nombre de 53. Les pilotes à contrat sont environ 189 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 50 candidats qui soumettent leurs candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. A cet égard, l'Administration accepte les candidatures des candidats et, par un système basé sur l'expérience et les qualifications personnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement. Les applicants sont tous des candidats ayant complété leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires.



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

FINANCEMENT

Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire le déficit cumulé.

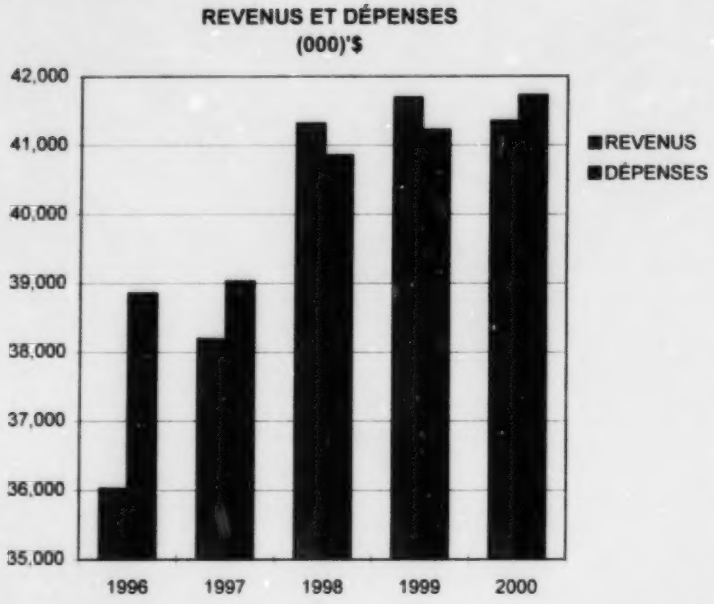
Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation.

DÉFICIT DE TRÉSORERIE FINANCÉ	
ANNÉE DU DÉFICIT	**EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2000**
1996	**844 935 $**
1997	**30 223 $**
SOLDE	**875 158 $**

Les résultats financiers des années 1998 à 2000, combinés à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel en plus de rembourser les emprunts bancaires.

Le solde des emprunts au 31 décembre 2000 sera remboursé par versements jusqu'en 2002.

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire le déficit cumulé.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation.

Les résultats financiers des années 1998 à 2000, combinés à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel en plus de rembourser les emprunts bancaires.

Le solde des emprunts au 31 décembre 2000 sera remboursé par versements jusqu'en 2002.

ORIENTATION STRATÉGIQUE
2000

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Autosuffisance financière	
- augmentation des revenus	- l'application du règlement tarifaire publié en 1997 et accepté par les usagers a permis d'augmenter les charges tarifaires de 3,0 % à compter du 24 février 2000; - suite aux travaux du comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage, un nouveau règlement tarifaire a été publié en 2000 prévoyant des augmentations de 4,2 % et 4,1 % respectivement pour les années 2001 et 2002. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports en regard de ce règlement tarifiaire; - la Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Le tarif pour l'an 2001 n'est entré en force que le 15 février 2001 bien qu'il ait été publié le 16 septembre 2000.
- gestion efficace des coûts	- les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe de la réduction des emprunts; - avec la négociation de contrats de travail avec certains groupes de pilotes en 1999, certaines dépenses ont été reportées jusqu'en 2002, année où l'Administration anticipe une meilleure situation financière.
- mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation	- la certification ISO 9002-1994 a été maintenue et des informations ont été obtenues en regard de la nouvelle norme ISO 9002-2000; - l'ancien système informatique d'affectation, de facturation et de rémunération a passé l'an 2000 avec succès. Ce système a été abandonné en juin 2000 et un nouveau système est maintenant utilisé. De nouvelles façons de faire sont actuellement en évaluation.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Maximiser l'efficacité du système de pilotage	
- minimiser le taux d'incidents	- en l'an 2000, les affectations sans incident ont représenté 99,87 % de l'ensemble des affectations; - la formation continue des pilotes s'est poursuivie; - des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation.
- offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs	- la révision et le renouvellement des systèmes informatiques d'affectation et de facturation se sont poursuivis en l'an 2000; - des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise; - l'ajout, le retrait et des modifications à certaines règles de travail des pilotes permettent d'améliorer le service.
- renouveller les immobilisations	- des réparations importantes ont été effectuées à la bâtisse de la station de pilotage située à les Escoumins; - l'inspection en cale sèche du bateau-pilote « Charlevoix » a été effectuée et les réparations nécessaires ont été exécutées. Un contrat pour la location d'un bateau-pilote de relève a été négocié. La construction de ce bateau-pilote a commencé en l'an 2000 et il sera livré au printemps 2001.
- certification ISO 9002	- la certification a été reconduite pour la région Montréal en l'an 2000.
Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage	
- mise à jour des règlements de l'Administration	- suite au travail du comité de révision des règlements, les règlements modifiés ont été envoyés à Ottawa pour publication;
- étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage	- un programme de formation a été élaboré et commencera à être mis en applicaition dès l'adoption des règlements.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Suivre les recommandations du ministère des Tranpsorts sur la revue de certains aspects du pilotage	
- adoption d'une méthode fondée sur le risque	- l'Administration a participé avec le groupe de travail de Transports Canada à l'élaboration de la méthode fondée sur le risque; - de la formation a été reçue sur l'application de la méthode.
- établir une méthode structurée de traitement des plaintes	- la procédure ISO 9002 en place depuis 1999 a permis de gérer efficacement le traitement des plaintes.
- élaborer un système d'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité du service offert	- en l'an 2000, l'Administration a mis à jour le registre de la formation reçue par les pilotes; - des discussions ont eu lieu avec les corporations de pilotes et une méthode d'évaluation devrait être en place en 2001.
- examiner les activités afin d'accroître l'efficience et réduire les coûts	- le remplacement d'un pilote dans le port de Montréal a permis de maintenir le niveau du service. Une évalutation coût bénéfice pour l'embauche d'un neuvième pilote sera entreprise; - l'obligation pour les usagers de recourir aux services d'un pilote lamaneur a cessé.
- rendre compte de la mise en œuvre des consultations sur les questions de finance, d'exploitation et de planification	- un groupe de travail interne a été formé afin de réviser le règlement tarifaire. Ce groupe de travail a rencontré les représentants de l'industrie maritime afin d'expliquer les changements tarifaires. Des budgets ont été présentés et la situation financière de l'Administration de pilotage des Laurentides a été discutée; - des présentations ont également été faites en ce qui concerne le remplacement du bateau-pilote de relève à les Escoumins. L'incidence sur le niveau du service et des coûts a été élaborée.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
- établir un système et fournir les détails relativement à la publication d'informations sur les évènements maritimes	- une nouvelle grille d'informations est en voie d'être complétée et sera utilisée à partir de 2001;

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		2000	%
1er	trimestre	3 913	18,9 %
2e	trimestre	5 094	24,6 %
3e	trimestre	5 622	27,1 %
4e	trimestre	6 084	29,4 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques

  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien

  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt

  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport

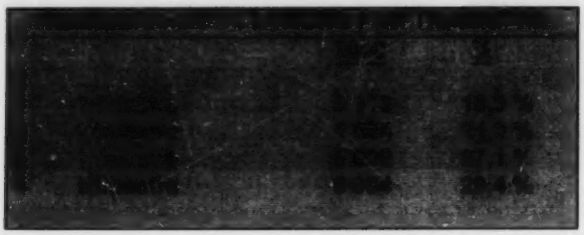
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et des autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des États-Unis

  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au secteur de Saint-Laurent.

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.



Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques

  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien

  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt

  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport

  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des Etats-Unis

  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des Etats-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

PERSPECTIVES 2001

L'année 2001 peut sûrement être qualifiée d'année d'étude et d'analyse en matière de pilotage. En effet, plusieurs des recommandations émises par le ministère des Transports doivent être mises de l'avant en 2001. L'autonomie financière demeure toujours une préoccupation et un défi constant.

SYSTÈME INFORMATIQUE

Au cours de l'année 2000, un nouveau système informatique pour les affectations des missions de pilotage et la facturation des services a été mis en opération. Les retards dans la livraison de ce système ainsi que les nombreux problèmes rencontrés lors de son utilisation font en sorte que l'année 2001 sera consacrée à son amélioration, ceci afin de rétablir la qualité des services rendus par l'Administration.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 2001 avec un léger profit. Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration terminera l'an 2001 avec un déficit du fond de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

La mise en application de l'augmentation tarifaire de 4,2 %, devant être en vigueur le 1er janvier 2001, a été en application seulement le 15 février 2001. Ce retard est attribuable au ralentissement du processus gouvernemental au cours de la période électorale. Une perte de revenu de l'ordre de 135 000 $ sera donc encourue en 2001 suite à ce retard.

Bien que l'augmentation de 4,2 % soit en vigueur, des avis d'opposition ont été déposés auprès de l'Office canadien des transports. Cette dernière rendra ses recommandations le 2 mars 2001. Si l'Office n'accorde pas à l'Administration l'augmentation demandée, cette dernière devra rembourser sa clientèle. La décision pourrait avoir comme impact de ne pas permettre à l'Administration de respecter son mandat en matière d'autonomie financière.

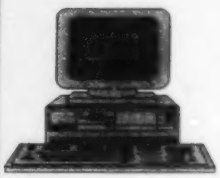
ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets.

Deux contrats de travail prennent fin en 2001. Celui avec les pilotes employés oeuvrant dans le port de Montréal se terminera le 31 décembre 2001, alors que celui avec les employés répartiteurs, les employés de bureau ainsi que les matelots se terminera le 30 juin 2001. Des négociations auront donc lieu en 2001 afin de reconduire ces contrats de travail.

L'Administration s'est engagée, par contrat, avec la Banque Scotia à louer un bateau-pilote qui servira comme bateau de relève à la station de pilotage située à les Escoumins. La livraison du bateau aura lieu au printemps 2001. Il a été demandé par le biais du plan d'entreprise l'autorisation gouvernementale de convertir le contrat de location en contrat de location acquisition ou en contrat d'achat.

INTERNET

RÉSEAU INTERNET	**apl@apl.gc.ca**
	Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet, et il est planifié le développement d'un site WEB qui sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général.

RÉTROSPECTIVE ÉCONOMIQUE

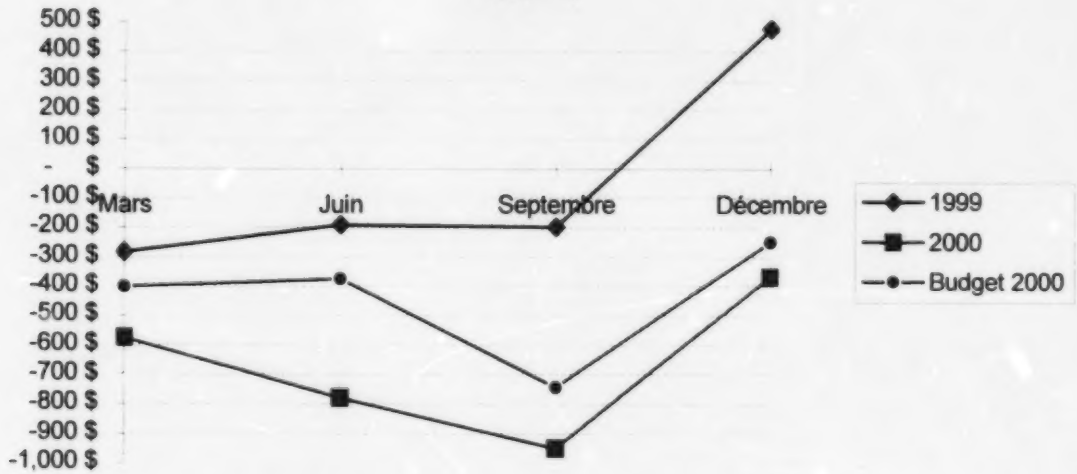
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2000.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2000, l'Administration a enregistré une perte nette de 369 778 $, comparativement à un profit net de 475 732 $ pour 1999, soit une variation de 845 510 $. Quant au budget de 2000, il prévoyait une perte nette de 250 000 $. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2000 n'ont pas permis à l'Administration de maintenir l'autonomie financière.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société.

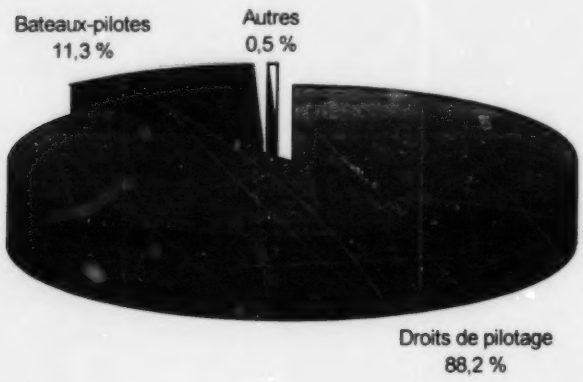
État comparatif des résultats au 31 décembre 2000
($000)



REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 3,0 %, est entrée en vigueur le 24 février 2000. Le trafic maritime a diminué de 4,35 % en 2000 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 1999. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet de diminuer les revenus de l'ordre de 341 681 $.

REVENUS 2000



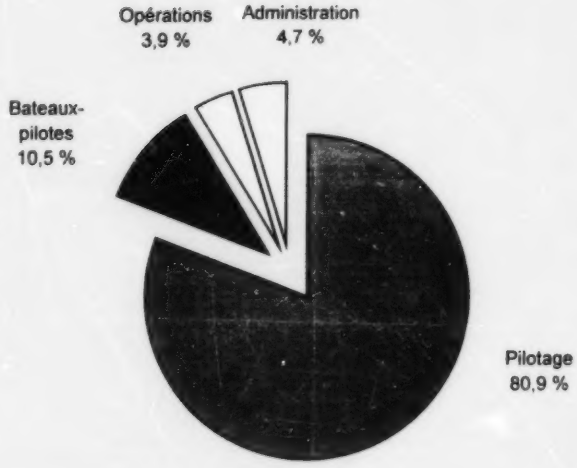
Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation reflétant l'augmentation de la masse salariale et l'amortissement du nouveau système informatique.

DÉPENSES 2000



ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

	2000	1999	1998	1997	1996
Revenus					
Droits de pilotage	**36 479**	36 814	36 298	33 654	31 586
Bateaux-pilotes	**4 675**	4 833	4 932	4 442	4 356
Autres	**193**	42	81	89	77
TOTAL	**41 347 $**	41 689 $	41 311 $	38 185 $	36 019 $
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	**33 741**	33 566	33 086	31 946	31 958
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 392**	4 285	4 479	4 081	4 034
Opération et administration	**3 584**	3 362	3 282	2 992	2 855
TOTAL	**41 717 $**	41 213 $	40 847 $	39 019 $	38 847 $
Profit (perte) net	**(370)$**	476 $	464 $	(834)$	(2 828)$
Fonds de roulement	**(3 761)$**	(1 202)$	(664)$	(918)$	(2 043)$
Ressources humaines					
Direction	3	3	3	3	3
Administration	12	12	10	10	10
Affectations	18	17	17	16	16
Employés de navire	12	12	12	12	12
Pilotes employés	8	8	8	8	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs - années personnes)	173	176	174	167	165
Statistiques					
Nombre d'affectations	20 713	21 654	22 018	20 941	21 342
Nombre d'évènements maritimes*	26	22	29	26	23
Détenteurs de certificats de pilotage	7	7	6	5	4

*Compilation de tous les évènements maritimes rapportés avec ou sans dommages

STATISTIQUES SUR LES ÉVÈNEMENTS MARITIMES

ÉVÈNEMENTS	2000	1999
Talonnage	2	0
Abordage avec des équipements portuaires	4	3
Abordage avec le quai	8	8
Abordage avec un navire	4	3
Abordage avec la berge	2	0
Abordage avec une bouée	1	0
Abordage avec la glace	0	1
Échouement	5	7
Total	**26**	**22**

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION, SECRÉTARIAT CORPORATIF ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction

Jean Bouchard, pilote
Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

Anne Carrier
Présidente du cabinet Anne Carrier Architectes
Anne carrier Architectes

Gilles Denis*, pilote
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Capitaine Rosaire Desgagnés
Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.

Clément Gaudreau*
Lieutenant colonel (ret.)

Michael Briggs Milner*
Ex-vice-président
Robert Reford inc. (ret.)

* Membres du comité de vérification

Secrétariat corporatif

Guy P. Major, LL.L

Direction

Yvon Martel
Trésorier

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues du Canada, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.

Jean-Claude Michaud
Président

Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 16 février 2001

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2000 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada,

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 16 février 2001

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 2000

	2000	1999
Actif		
À court terme		
Encaisse	–	94 908
Débiteurs	7 420 618	6 409 174
	7 420 618 $	6 504 082 $
Immobilisations (notes 4 et 5)	3 005 628	3 331 660
	10 426 246 $	9 835 742 $
Passif		
À court terme		
Dette bancaire	895 316	–
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)	2 532 944	981 114
Créditeurs	7 753 074	6 725 292
	11 181 334 $	7 706 406 $
À long terme		
Provision pour prestations de cessation d'emploi	841 222	822 924
Emprunts bancaires (note 5)	291 657	2 824 601
	1 132 879	3 647 525
	12 314 213 $	11 353 931 $
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 479 154	2 479 154
Déficit	(4 367 121)	(3 997 343)
	(1 887 967)	(1 518 189)
	10 426 246 $	9 835 742 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
MICHAEL B. MILNER

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Revenus		
Droits de pilotage	**41 153 631**	41 647 204
Intérêts et autres revenus	**193 406**	41 514
	41 347 037 $	41 688 718 $
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**33 741 018**	33 565 936
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	**4 391 844**	4 284 645
Salaires et avantages du personnel	**2 134 108**	1 947 760
Services professionnels et spéciaux	**486 922**	616 713
Loyers	**213 731**	204 532
Frais financiers	**126 412**	155 347
Transports, déplacements et frais d'accueil	**94 594**	70 986
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	**87 216**	115 035
Communications	**81 383**	88 241
Entretien	**54 118**	35 861
Autres dépenses	**305 469**	127 930
	41 716 815 $	41 212 986 $
Profit (perte) net pour l'exercice	**(369 778)**	475 732 $
Déficit au début de l'exercice	**(3 997 343)**	(4 473 075)
Déficit à la fin de l'exercice	**(4 367 121)$**	(3 997 343)$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Activités d'exploitation		
Profit (perte) net pour l'exercice	**(369 778)**	475 732
Éléments hors-caisse :		
Amortissement	**459 255**	290 060
Augmentation de la provision pour prestations de cessation d'emploi	**18 298**	67 784
	107 775 $	833 576 $
Augmentation des débiteurs	**(1 011 444)**	(685 960)
Augmentation des créditeurs	**1 027 782**	659 343
	124 113 $	806 959 $
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**(133 223)$**	(390 546)$
Activités de financement		
Remboursement sur emprunts bancaires	**(981 114)**	(921 183)
	(981 114)$	(921 183)$
Encaisse		
Diminution de l'exercice	**(990 224)**	(504 770)
Solde au début de l'exercice	**94 908**	599 678
Solde à la fin de l'exercice	**(895 316)$**	94 908 $
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**263 722 $**	300 588 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2000

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (Loi C-9) et qui a pour effet de modifier la Loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quai	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financés par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite. La charge de retraite de l'exercice de l'Administration est de 259 063 $ (142 588 $ en 1999). La cotisation versée par les employés est de 138 826 $ (137 339 $ en 1999).

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Avantages sociaux futurs

L'Administration est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les éléments d'actif et de passif présentés et sur la présentation d'éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2000, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 2 845 233 $ (3 799 081 $ au 31 décembre 1999), alors que la valeur aux livres est de 2 824 601 $ (3 805 715 $ au 31 décembre 1999). L'estimé est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2000

4. Immobilisations

	2000			1999		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	**9 300**	**--**	**9 300**	9 300	--	9 300
Bâtiments	**128 284**	**43 677**	**84 607**	66 386	37 725	28 661
Bateaux-pilotes	**2 927 980**	**1 328 742**	**1 599 238**	3 758 313	1 998 007	1 760 306
Mobilier et agencement	**155 682**	**124 602**	**31 080**	151 397	119 519	31 878
Matériel de communication	**109 201**	**77 355**	**31 846**	93 274	42 901	50 373
Matériel informatique	**908 445**	**308 273**	**600 172**	866 284	137 615	728 669
Installations d'embarquement	**303 344**	**237 156**	**66 188**	303 344	228 868	74 476
Améliorations à un quai	**1 090 318**	**507 121**	**583 197**	1 090 318	442 321	647 997
	5 632 554 $	**2 626 926 $**	**3 005 628 $**	6 338 616 $	3 006 956 $	3 331 660 $

L'amortissement pour l'exercice est de 459 255 $ (290 060 $ en 1999).

5. Emprunts bancaires

	2000	1999
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2001, portant intérêt au taux de 7,23 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 15 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 599 117 $.	**1 949 443**	2 064 028
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant intérêt au taux de 7,10 %.	**844 935**	1 360 066
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1997 échéant en 2001 et portant intérêt au taux de 5,9 %.	**30 223**	381 621
	2 824 601 $	3 805 715 $
Moins : tranche échéant à moins de un an	**2 532 944**	981 114
	291 657 $	2 824 601 $

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

2000	--	981 114
2001	**2 532 944**	2 532 944
2002	**291 657**	291 657
	2 824 601 $	3 805 715 $

Les frais d'intérêts de 145 696 $ (153 399 $ en 1999) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

Dans le cadre de l'une de ces poursuites, l'un des fournisseurs du service de pilotage conteste l'application du règlement sur le pilotage en matière de double pilotage sur certains types de navires. La réclamation des honoraires des pilotes portent sur les trois dernières années et est de l'ordre de un million de dollars. L'Administration n'a pas comptabilisé comme dépenses ces honoraires aux pilotes, ni comme revenus y relatifs, les droits de pilotage qu'elle pourrait possiblement recouvrer de ses clients. L'issue finale de cette réclamation ne peut être déterminée pour le moment.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2001	185 25
2002	185 25
2003	185 25
2004	30 87
	586 62

Au cours de l'année, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui est actuellement en construction et dont la livraison est prévue pour le printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans et entre en vigueur à compter de la livraison. Les mensualités seront établies au moment de la livraison du bateau-pilote en fonction d'un coût de construction estimé à environ trois millions de dollars et au taux d'intérêt du marché au moment de la livraison. Le contrat prévoit aussi que l'Administration peut renégocier le contrat d'ici le 1er juin 2001 et ainsi exercer diverses options telles que la location-exploitation, la location-acquisition ou l'achat du bateau-pilote.

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.